

2/3

DEL CARBON DE PIEDRA

Y

de la proteccion

que

el Gobierno debe dispensarle.

Rafael Gonzalez Llanos



OVIEDO:

IMPRENTA DE D. BENITO GONZALEZ Y COMPAÑIA.

1843



THE CARBON OF PAPER

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE



DEL CARBON DE PIEDRA

T DE LA PROTECCION

que el Gobierno debe dispensarle.

Existen para las naciones europeas importantes necesidades á que se ven forzosamente sometidas si quieren conservar su independencia y poderío. Asi que, por mas costosos que sean, es preciso pagar ejércitos, mantener escuadras y entretener arsenales.

Estas necesidades arrastran en pos de sí otras que son sus consecuencias naturales. El hierro, por ejemplo, es una materia irreemplazable para la construccion de las armas y los usos de la industria, y casi todos los gobiernos han impulsado y protejido su produccion. La marina necesita maderas, y casi todas las naciones le han reservado las que sus bosques producen.

Para adquirir estos objetos preciosos no querrian los pueblos vivir en la dependencia de una nacion estraña que algun dia pudiera ser su rival y aun su enemiga. La ciencia ha puesto en el dia bajo la mano del hombre un feliz medio de poder, el vapor: la hulla que lo produce ha excitado el interés de los gobiernos con justicia, puesto que por su accion se salvan las distancias con rapidéz antes inconcebible; se desprecian las tempestades dándose á las comunicaciones marítimas la regularidad de los correos ordinarios; se reemplaza en la industria el brazo del hombre centuplicando su fuerza y colocándola allí donde precisamente es necesaria: el carbon de piedra, en fin, está llamado á fijar el imperio de los mares.

La cuestion, pues, de la explotacion carbonífera en los paises dotados de este precioso combustible, debe examinarse bajo dos aspectos diferentes.

1.º El de la utilidad pública.

2.º El del interés particular.

Respecto del primero, (lo hemos dicho) la hulla que produce el vapor, debe ser considerada como un elemento de fuerza nacional, al mismo tiempo que de riqueza pública: el carbon de piedra ha hecho una revolucion en el mundo comercial é industrial, y siendo el siglo eminentemente industrial y comercial, se hace la posesion de aquel combustible, un medio de importancia política, de poder real.

Relativamente al interés privado, la explo-

tacion de la hulla, debe someterse á las mismas condiciones que las otras industrias; esto es, á que se desarrolle á la sombra de una proteccion tutelar, pero obligándola sin embargo á un constante progreso.

España posee los mas hermosos criaderos de hulla de Europa sin que los distritos centrales tengan nada que envidiar á los del litoral. Los de Asturias por su situacion cercana á los puertos de Gijon, Avilés, Villaviciosa, Rivadesella y S. Esteban, pueden satisfacer las necesidades de todos los puertos del reino; y los de Reinosa, Cataluña, Andalucía y las Castillas permiten á las provincias del interior participar de la prosperidad y riquezas que produce este precioso combustible en todos los parages donde nos lo presenta la naturaleza.

En este momento, sin embargo, se agita una cuestion que ha de decidir si la España sacará de su suelo este elemento indispensable de su poder y porvenir industrial, ó si ha de entregarse para obtenerle á disposicion de una potencia estraña. Se habla de una alteracion en este renglon del arancel; alteracion que reclaman algunos propietarios de fábricas de la costa del Mediterráneo, y cuyo inmediato resultado será *el abandono de los criaderos del pais, particularmente de los preciosísimos situados en el litoral.*

¿En qué fundamentos apoyan los fabricantes del Mediterráneo sus reclamaciones?

No tienen, dicen, en España la cantidad de carbon que necesita su industria, y el precio del

ingles, es demasiado crecido por consecuencia del derecho de proteccion de dos reales en bandera española y tres en extranjera, concedido al carbon y á la marina nacional.

No es difícil probar que estas razones son infundadas: la pretendida insuficiencia de los carbones del país no daña en nada á la industria del Mediterráneo, porque estrae de Inglaterra lo que la falta de caminos, canales, y la ausencia absoluta de toda preparacion de los trabajos de explotacion impide á Asturias proporcionarle en el dia.

Los puertos españoles estan abiertos á los carbones extranjeros y el motivo de insuficiencia solo podia alegarse existiendo una prohibicion.

Es, pues, infundada la primera razon que se presenta: y solamente el derecho que protege á la vez la explotacion de la hulla y la marina española, hace subir (es verdad) el precio de los carbones ingleses.

Pero en esto el Gobierno no ha hecho mas que conformarse con los principios mas universalmente reconocidos de economía política y seguir el ejemplo que le han dado y siguen dándole todavia las naciones todas de Europa sin exceptuar la Inglaterra. "Poner por los derechos de aduanas la industria nacional en estado de sostener la concurrencia con los productos extranjeros;" hé aqui el principio y la regla.

Ahora bien, ¿será justo pedir á la España tanto tiempo deborada por guerras extranjeras y civiles; privada de caminos y canales; recar-

gada con los derechos de portazgos aun en las peores carreteras, y cuando principia su edad industrial lo que ejecuta la Inglaterra con sus inmensos capitales amortizados tanto tiempo hace: con sus 300 años de continuo trabajo, con las hermosas carreteras, magníficos canales, caminos de hierro y cómodos puertos de que está cubierto su territorio; sin derechos en el interior y con el número infinito de sus naves á las que sirve de lastre el carbon.? ¡Paciencia! un dia llegará, y no está lejos, en que los carbones españoles concurren con los ingleses en todos los mercados de Europa, pero que no se exija que un niño mida sus fuerzas con un gigante.

Los que no tienen fé en el porvenir de España pueden recorrer las Asturias; en ellas verán las mas bellas formaciones carboníferas de Europa; por todas partes trabajadores ocupados en preparar inmensas explotaciones en las que no temen emplear considerables capitales; las ciudades, los pueblos mas insignificantes, los particulares mismos afanados en reparar las vias de comunicacion, en abrir otras nuevas, en ocuparse de la comodidad y número de sus puertos, y finalmente, que en uno ó dos años su actual produccion carbonera será décuple, estrayendo de la tierra en cada uno mayor masa de riqueza y á mas razonable precio

Y qué ¿por una baja intempestiva del derecho de proteccion destruiremos éste porvenir, renunciaremos á los gastos hechos, alejaremos los capitales nacionales y extranjeros, y perde-

rémolos ¡para siempre tal vez! la ventaja de arrancar de nuestro propio suelo esa materia preciosa de que la patria necesita para engrandecer su poder y enriquecer su industria? ¿confiarémos á la caridad pública el pan de esos millares de trabajadores ocupados en el día?

¿Con qué objeto haria el Gobierno el sacrificio que se le exige? ¿con el de que pasase á los bolsillos de algunos fabricantes el importe de los derechos que ahora entra en el tesoro público? Por que (notémoslo bien) entre los hombres que solicitan con mas ardor la baja de los derechos, los hay que hace pocos años consumian 200000 quintales de carbon, y hoy piden 800000..... ¿qué prueba esto? que su fabricacion es cuádruple, y siéndolo ¿no han alcanzado bajo el estado actual de cosas inmensos beneficios? acaso ¿engrandece sus establecimientos el que vive bajo el peso de una gavela que absorbe sus ganancias? ¿haría muchas fábricas el que perdiese en una.? ¿Hay verdad en decir que la sed del oro es insaciable y lleva consigo la ceguedad! ¿Qué dirian esos mismos hombres si el Gobierno les contestase. "Etais disfrutando beneficios considerables de que son prueba vuestros actos: os concederé, sin embargo, una nueva gracia anulando el derecho de entrada de los carbones extranjeros: pero como esta rebaja, este sacrificio de una inmensa industria nacional debe favorecer á mas que vosotros solos, voy al mismo tiempo á reducir los que pesan sobre objetos iguales á los que fabricais, para que el público goce de es-

ta mejora en los gastos de produccion, y pueda elejir entre vuestros productos y los productos similares del extranjero disfrutando del beneficio de concurrencia.»

El Gobierno obrando asi, daria muestras de justicia y de una sabia administracion; por que cuando la industria crece, es preciso estimularla sopena de estacionarla y transformar en un monopolio perjudicial la proteccion que le dió vida y movimiento. ¿Qué harian entonces esos hombres cuyo amor al oro ha borrado el sentimiento de nacionalidad, poniendo sobre sus ojos una venda que la verdad no tiene poder para atravesar.?

Un sábio extranjero de origen español, Mr. Arago, cuyo nombre es una autoridad respetable, ha dicho que »la hulla es el pan de la industria» y *este pan* que existe abundantemente en nuestro suelo, ¿irémos á pedirlo al extranjero? ¿lo pagarémos con nuestro oro al precio que quieran concedérnoslo? ¿vivirémos siempre en el temor de que nos lo quiten? No: mil veces no; y cueste lo que costáre arrancar el carbon de las entrañas de nuestro suelo es necesario persistir en la explotacion para no abandonar nuestra industria, la rapidez de nuestras comunicaciones y nuestro poder marítimo á merced de una potencia extraña.

Pero venturosamente no será asi: la abundancia de este fósil en España, especialmente en Asturias, permite su explotacion al mismo precio que en los paises mas favorecidos de la Eu-

ropa, y su elevacion actual no consiste sino en la dificultad de los transportes, en los impuestos ^{con} ~~de~~ que está recargada, en los derechos de portazgo y en la carístia de los fletes. Este precio, sin embargo, no durará sino hasta que los caminos en que se trabaja estén concluidos; hasta que los esplotadores, á quienes se inquieta contrastando continuamente su confianza, la tengan suficiente para emprender por sí mismos la construccion de canales y caminos de hierro.

Apesar de todos los inconvenientes con que lucha, el carbon de piedra no está en el dia mas caro que en la mayor parte de las provincias de Francia y Alemania, y este precio ¿ha impedido los progresos de la industria de esas dos naciones, que en todos los mercados del mundo sostienen la concurrencia con la industria inglesa.?

Si la cuestion de derechos sobre el carbon extranjero se redujese á las mezquinas proporciones del interés privado, se podria asegurar y demostrar sin temor de una fundada contradiccion, que los esplotadores de hulla perderian mas, viéndose obligados á abandonar los capitales invertidos hasta el dia, que lo que pueden ganar con la rebaja de derechos las industrias que la reclaman: pero se trata de intereses mas graves y de mayor importancia.

En efecto: todos los que han reflexionado detenidamente acerca de las causas de la prosperidad de la Inglaterra, estan conformes en atribuirle en su mayor parte á la riqueza de

sus criaderos de hulla, que alimentan sus hogares domésticos, sus numerosas fundiciones, sus vastas manufacturas y su inmensa navegacion. Todo el mundo sabe que la situacion de sus grandes núcleos industriales Glasgow, Newcastle, Manchester, Leeds, Scheffield y Birmingham se determinó con relacion á la vecindad de las minas de carbon fósil ó á la facilidad de transportar sus productos, y ¡qué resultados ha ofrecido! Citarémos dos solos ejemplos: de simple aldehuela que era Scheffield se ha transformado en una ciudad de 150000 habitantes; de 4000 que contaba Saint Etienne á la caída del imperio presenta hoy 120000, sin que hayan debido esta prodijiosa estension mas que á la facilidad que se procuró en el alimento de sus manufacturas: tambien debe Inglaterra al carbon de piedra sus primeros caminos de hierro y todos sus canales: desde que se desarrolló la explotacion de este precioso mineral la construccion naval tomó un vuelo tan pasmoso en Sunderland (Condado de Durham) que producen sus astilleros el casi increible número de un buque por dia ó sean 365 en cada año.

Y ¿quién se admirará de estos resultados sabiendo que la sola produccion de la hulla pone en Inglaterra 35 millones de toneladas en movimiento.? No se nos acusará de exajerados cuando añadámos que á esta inmensa masa de transportes debe la Inglaterra su marina, y que á este consumo de carbon debe su industria.

Es preciso reconocerlo y proclamarlo: la mate-

ria que produce el calor, la luz y el movimiento; que desarrolla en una nacion grandes ciudades manufactureras; que crea una numerosa poblacion marítima; que dá existencia á rapidísimas vias de comunicacion interior; que con una regularidad hasta aqui desconocida transporta por mar los objetos preciosos de la industria europea hasta los paises mas remotos, y por tierra los arrebatata con la maravillosa velocidad de seis, diez y doce leguas por hora, es un admirable elemento de poder y prosperidad que todas las naciones buscan con anhelo en su suelo y solo la española mira con desden.

Seguramente los que reclaman antes del desarrollo de nuestra explotacion carbonífera la rebaja de derechos sobre la hulla inglesa, no habrán tenido en cuenta que (nótese con atencion) no siempre llegarán carbones ingleses á las naciones del continente que los necesitan. Cuando la industria de estas estaba aun en su infancia, se admiraban de que pesase sobre el carbon ingles un derecho que podia considerarse como prohibitivo: este derecho fué reduciéndose sucesivamente y al fin se elevó; pero en el momento en que los ingleses se apercibieron de que la Francia y la Alemania daban á la explotacion de la hulla una estension que demostraba su voluntad de surtirse de sus propios criaderos, conocieron la necesidad de una concurrencia para detener en los otros paises la bonificacion de sus trabajaderos y la hulla inglesa fué puesta en libertad sin adeudo de esportacion..... Hoy que se

han fundado en las costas de Francia y de Alemania tantos establecimientos que se alimentan con carbon inglés, y que se desenvuelve con mayor actividad la navegacion por medio del vapor, la libertad de la extraccion se ha contrariado imponiéndose un derecho á los carbones ingleses.... ¿no será esta medida preludio de una prohibicion completa.?

No es atrevida esta hipótesis para quien ha leído la discusion del parlamento inglés, abierta en 1835 con motivo de suprimir el derecho de esportacion de la hulla: allí se dijo que "Toda nacion que tuviese necesidad de carbon inglés para alimentar su industria SERIA VASALLA DE LA INGLATERRA."

Cuando Sir Roberto Peel pidió cuatro schelines de recargo por tonelada de carbon, al anunciar que se conformaba con los dos que la cámara le concedia, añadió. "La reduccion del derecho que he pedido al parlamento (los cuatro schelines) es transitoria: sea yo ú otro el ministro que esté al frente del Gobierno de la Gran Bretaña, se pedirá en este lugar su aumento por que es una necesidad de nuestra industria: en las costas de Francia y de Alemania obtienen los fabricantes el carbon á menos precio que en nuestros Condados del interior, y esta diferencia nos perjudica: es preciso someter la industria del continente para que no rivalice con la de Inglaterra." Esta doctrina en boca de un hombre de estado como Sir R. Peel, habla mas alto que todas las reflexiones que pudiéramos añadir, pero

ademas de lo que ella enseña ¿hay alguien que ignore el estado en que se encuentra en Inglaterra el comercio de la hulla? de su situacion y de la política inglesa que se ha anunciado francamente sobre esta materia ¿qué debemos esperar?

Si despues de imponer capitales importantes abriendo fabricaciones os negasen el carbon inglés ó lo recargasen hasta el extremo de impossibilitaros luchar con su precio ¿qué haríais entonces hombres del mediodia? ¿A dónde volveríais vuestros ojos en demanda de combustible una vez que por satisfacer cálculos ó esperanzas del momento hubieseis destruido la explotacion de vuestra patria, estacionado su marina, reducido todas las industrias, borrado los conocimientos que se van adquiriendo y forman el caudal mas precioso de un pueblo, y alejado por fin los capitales que vienen á emprender la explotacion con la esperanza remota de encontrar una ganancia despues de años de infructuoso trabajo? ¿A quién acudiríais si sobre el descrédito de que gozan en el extranjero nuestro saber y consecuencia, añadiais el horrible desengaño de que en España se sacrifica una industria naciente (la madre de todas) con olvido absoluto de los principios mas inconcusos de la ciencia del Gobierno, en esperanza de la cual principiaron el desarrollo de sus proyectos los que hoy explotan nuestros carbones sin que haya uno entre ellos que despues de 4, 5 y mas años haya siquiera equilibrado sus gastos con sus ingresos? Pues qué

¿dudais que la Inglaterra es demasiado hábil para no obligaros á llevar vuestra plata á sus hornos como lo ha conseguido con los tres millones de quintales de cobre que saca anualmente de Santiago de Cuba? ¿Creis que no tendrá influjo para hacer valer vuestros mismos principios y libertar su hierro de los derechos de nuestro arancel, sirviéndose á mayor abundamiento de una razon luminosa, jamás combatida en los pueblos ilustrados y que asienta el alivio de derechos de los objetos similares como medio único de despertar la rivalidad y aplicacion de la industria una vez que esta alcance cierto grado de perfeccion? ¿No conoceis que si aspirais á un monopolio lo ejerceréis por muy reducido tiempo dejando vuestro lugar á esa moderna Cartago, que negandoos un dia el alimento de vuestras fábricas, ó imponiéndole crecidos derechos hallará un medio seguro de cerrar vuestros establecimientos, y de que llamemos sus productos? ¿Qué sería entonces de vuestras fundiciones! ¿qué de vuestros mineros! ¿qué de vuestras fábricas! ¿cómo podría el infatigable catalan sostener su industria algodонера! ¿á donde irian á parar la preciosa seda del aplicado valenciano, y los asombrosos buques del atrevido balear y el cántabro, que aun en su reducida escala son hoy la envidia de cuantas naciones los ven en sus mares ó en los de las Antillas! ¿qué sería de vuestros vidrios, honrados gallegos! ¿qué de vuestros hierros celosos vascongados, y qué de tu esperanza, desgraciada Cas-

tilla; caudaloso Guadalquivir, riquísima Granada que estás llamada á ser el primer distrito fabril de esta Patria á quien combaten (bien que inocentemente) hasta sus mismos hijos.!

¿Es esto lo que quereis pidiendo la reduccion de ese derecho antes que la industria carbonífera española se encuentre en estado de sostener la concurrencia extranjera.?

No: vuestro reconocido patriotismo rechaza esta suposicion, y la razon política y el interés bien entendido de las mismas industrias, demuestran que es preciso conservar aun por algunos años ese renglon del arancel en su estado actual.

Un pensamiento desgraciado ha conducido á personas respetables á pedir que caduque la proteccion concedida á la hulla española: por que tanto vale esta solicitud, como desear que nuestra Patria dependa eternamente de una potencia rival que lo pretende con esa voluntad firme que nadie puede negarle: lo repetimos; es un pensamiento desgraciado ya se le considere bajo el punto de vista político y patriótico, ya relativamente á la economía industrial.

Pero tenemos mucha confianza en la lealtad española, y esperamos (de buena fé) que los hombres que asi han podido obrar por un error de entendimiento, se unirán emprendiendo mas seguro camino, á las provincias carboníferas para pedir al Gobierno la abolicion del derecho que pesa sobre el carbon nacional; su escepcion al pago de portazgos; la habilitacion de caminos

para facilitar su transporte á los puntos de embarque y consumo, y la revision de la monstruosa legislacion de sus minas. Citemos todos á la Francia que acaba de pagar la mayor parte del importe de un camino de hierro de 20 leguas desde Alais al canal de Languedoc, para facilitar la estraccion de la hulla *de uno solo de sus criaderos*. Hé aqui el medio sólido, único, de prosperidad, y el que todo Gobierno ilustrado y todo buen español debe adoptar: solo de este modo puede alcanzar nuestra patria el lugar que le señalan en Europa su situacion geográfica, la inteligencia de sus habitantes, la fertilidad de su suelo y su riqueza mineral: de esta manera solo tendrá la industria el carbon abundante y á un precio módico. ¡Paciencia y constancia! ¡nos faltarán á nosotros estas virtudes que tanto distinguieron á nuestros padres.!

Respecto de la clase del carbon asturiano, perdonamos á los que, á falta de mejores razones han publicado que no tiene la actividad del inglés; pero deploramos que nuestros compatriotas desacrediten una materia que reconocida y ensayada por los primeros profesores de Inglaterra, Francia y Alemania la han declarado igual al de Newcastle. La casa de Heredia que es el primer consumidor de Andalucia, lo prefiere al inglés.

Para contestar á los que han supuesto que desde Gijon al Mediterráneo cuesta 6 rs. el flete de cada qq. de carbon, diremos que padecieron una grave equivocacion. El precio corrien-

te en Gijón es de 17 francos por 1100 kilogramos ó sean 2 rs. 25 mrs. en qq., y costando este en aquel puerto 3 rs. 10 mrs., 3 y 26 y 4, sale en el Mediterráneo á 6 rs. 1 mrs. 17 y 6 y 25.

¿Donde está la carestía del carbon asturiano, cuando el inglés sin pagar los derechos sube un 4 por 100 mas? y ¿qué medios tan distintos de esplotacion y transporte tenemos unos y otros! En Asturias paga cada qq. 2½ y 3 rs. por conduccion hasta el punto de embarque, el coste de esplotacion no baja de 30 mrs., sumad y vereis las ganancias que quedan á los esplotadores. ¿A que precio podriais tener nuestros carbones si llegáramos á alcanzar los medios de transporte con que cuentan los ingleses.!

La noticia con que terminamos este escrito, da una idea de lo que puede esperarse de la esplotacion de Asturias, si el Gobierno (como lo esperamos) vuelve su vista á esta provincia y protege decididamente la industria de que nos hemos ocupado.

Quintales de carbon estraidos por los puertos de Gijón, Avilés y Villaviciosa desde el año de 1838 hasta mediados de abril de 1843.

En 1838. 285 988.

En 1839. 347.914.

En 1840. 287 198.

En 1841. 239 806.

En 1842. 491.295.

Hasta 15 de abril de 1843. 114.868.

Que calculado á $3\frac{1}{2}$ rs. qq. de utilidad á Asturias porque sus habitantes esplotan, venden las maderas, transportan desde las minas al puerto, embarcan en él y perciben el tanto de comision, ha dejado á la Provincia esta industria en el quinquenio señalado 6.188.232 rs., ademas de los conocimientos que ha adquirido en este ramo importante. ¡Cuántos desgraciados han encontrado con un modo de vivir honroso para sus familias! ¡qué beneficios no habrá hecho á la agricultura el continuo transporte de esa masa de carbon! ¡qué mejoras no habrá tenido la cria de ganados! y siendo asi que la mitad del carbon esportado lo ha sido en bandera española, ¡qué ventajas no habrá reportado á nuestra naciente marina! Nosotros llamamos la ilustrada atencion del Gobierno, y reclamamos confiadamente su proteccion no para que recargue los derechos que pesan sobre otras industrias, sino para que mantenga el estado actual del arancel respecto del mineral en cuestion y para que facilite los medios de transporte.

